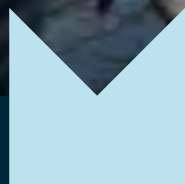




FIETSROUTE- NETWERK

Fietsroutes als ruggengraat van
een ambitieus fietsbeleid



TEVREDEN FIETSERS IN MECHELEN, DAAR DOEN WE HET VOOR.

Stad Mechelen

Deze brochure is het sluitstuk van een uitgebreide studie die de stad uitvoerde rond het fietsroutenetwerk.



VERNIEUWING FIETSROUTENETWERK ALS BASIS VOOR HET FIETSBELEID

In mei 2022 werd Mechelen uitgeroepen tot **dé fietsstad van Vlaanderen**. Hoera! Een titel waarvoor we hard gewerkt hebben. En we zetten deze inspanningen voort om een **aangename en veilige fietsstad** te blijven.

Mobiliteit is deze legislatuur een van de drie speerpunten van Stad Mechelen, met bijzondere aandacht voor fietsen en deelmobiliteit. We zien de fiets als de eerste keuze om een verplaatsing te maken. Want fietsen is gezond, betaalbaar en milieuvriendelijk. Door de inspanningen van de stad en van de Mechelaars zelf, zien we **steeds meer fietsers** op de Mechelse fietspaden.

We proberen de **infrastructuur** daarom **beter af te stemmen op de (nieuwe) fietsnoden**. Want die veranderen, zowel door het stijgende aantal fietsers als door de verschillende types fietsers en soorten fietsen. Stad Mechelen voerde een **studie** uit, waar het Mechelse middenveld, ondernemers en inwoners aan meewerkten. Daarnaast deden we ook een beroep op de kennis van fietsexperten. Die studie vormt de basis van onze fietsambities, die we vastleggen in een heldere beleidsvisie.

Fietsen stimuleren we. Onder meer door deelfietsen en fietsparkeerplaatsen aan te bieden. Maar net zozeer door het fietsnetwerk als een belangrijk deel van het beleid te beschouwen. De herinrichting van de vesten was het ideale moment om het bestaande fietsnetwerk te herbekijken. Het doel? **Een geïntegreerd en logisch opgebouwd fietsroutenetwerk, zodat fietsers zich veiliger en aangenamer kunnen verplaatsen tussen de woonkernen en Mechelse trekpleisters. Maar evenzeer een fietsroutenetwerk dat aansluit op de verdere ontwikkeling van de stad, en op het parken- en tuinenplan.**

Die **visie op het fietsroutenetwerk** dient als leidraad voor toekomstige investeringen in fietsinfrastructuur, fietsstraten, bewegwijzering enz. Het is niet enkel een plan op papier. We willen het fietsnetwerk gericht en zo snel mogelijk verder ontwikkelen. Sommige fietsroutes bestaan al (deels) en zijn vandaag in gebruik. Anderen worden nog geoptimaliseerd en/of zullen binnenkort worden gerealiseerd.

Met deze brochure geven we meer inzicht in het fietsbeleid en de vernieuwde fietsroutenetwerk dat in detail werd uitgewerkt.



INHOUD

WAT VOORAF GING	5
ZO KWAM DE VISIE VOOR HET FIETSROUTENETWERK TOT STAND	6
Analyses en dialoog	6
Context van beleid en ruimtelijke plannen	7
Analyse van bestaande fietsinfrastructuur	8
DE VISIE VAN HET FIETSROUTENETWERK	10
Herkomst-bestemmingsanalyse	10
Hiërarchisch fietsnetwerk	11
Extra fietssnelweg en uitbouw westelijke fietstangent	12
Robuustere radialen	13
Tangentiële verbindingen en groene fietsring	14
Wijken verbinden met autoluwe wijkroutes	16
FIETSROUTENETWERK: SYNTHESEKAART	18
JE WEG VINDEN VIA AUTOLUWE WIJKROUTES	20
Strategie 1: Overzichtelijke kaart van het fietsroutenetwerk	21
Strategie 2: Bewegwijzering op basis van bestemmingen	22
Strategie 3: Inrichtingsprincipes	24

WAT VOORAF GING

Mechelen voert een ambitieus fietsbeleid. Zo is onze binnenstad een van de grootste fietszones van Vlaanderen. De opening van de Tangent en de vernieuwing van de stationsomgeving bieden kansen om het groeiend aantal fietsers meer ruimte te geven. Door het doorgaande verkeer op de vesten weg te halen, is er nu meer plaats voor openbaar vervoer, fietsers, voetgangers en bewoners. Zo motiveren we meer mensen om zich duurzaam te verplaatsen.

Daarnaast promoten we de (bak)fiets voor logistiek verkeer, in het bijzonder in de binnenstad. Steeds meer ondernemers zien de meerwaarde van de fiets voor hun dienstverlening.

Als eerste realiseerden we de groei van de autoluwe zone en de creatie van de grootste fietszone van Vlaanderen. We schakelen nog een versnelling hoger door ook een sterk recreatief netwerk langs de verschillende waterlopen uit te bouwen en een uitgebreid aanbod van deelfietsen aan te bieden.

Met deze visie op het fietsnetwerk zet Stad Mechelen een nieuwe stap. Zo maken we het makkelijker om te fietsen tussen de binnenstad en onze andere woonkernen, en tussen de woonkernen onderling. Tegelijk zorgen we voor meer veilige en aangename fietsverbindingen tussen trekpleisters en belangrijke bestemmingen voor werk en recreatie.



ZO KWAM DE VISIE VOOR HET FIETSROUTENETWERK TOT STAND

Om onze visie op het fietsroutenetwerk helder te formuleren, analyseerden we tijdens een studietraject de bestaande fietsinfrastructuur en de planningscontext. We herleidden de bestaande fietssituatie tot feiten, cijfers en ruimtelijke plannen, en brachten de ervaringen van fietsend Mechelen in kaart via een online bevraging (zie pagina 10).

Analyses en dialoog

Tijdens de studie gingen we regelmatig in gesprek met een klankbordgroep van fietsende Mechelaars, expertengroepen en actoren in de open ruimte. Informatie werd gedeeld en beslissingen werden teruggekoppeld en afgetoetst.

De klankbordgroep bestond uit organisaties uit fietsend Mechelen, zoals de Fietsersbond en Klimaan. Ook enkele scholen en handelaars die met de fiets leveren zaten mee in die groep. Zij stonden dicht bij het projectteam, om zowel het proces als de inhoud bij te sturen.

De expertengroep was samengesteld uit mobiliteitsexperten van centrumsteden, onder leiding van Fietsberaad Vlaanderen. Ze deelden hun uitdagingen en adviseerden over aanpak en netwerkopbouw. Verder wisselden ze goede praktijken met elkaar en discussieerden over het Mechelse fietsnetwerk.

De actoren in de open ruimte waren vertegenwoordigers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Agentschap Wegen en Verkeer, De Vlaamse Waterweg, Provincie Antwerpen en De Lijn. Met hen bekeken we uitdagingen, kansen en toekomstige ontwikkelingen, en koppelden we suggesties en ideeën terug.





Context van beleid en ruimtelijke plannen

In de eerste fase, de inventarisering, focusten we ons op plannen en cijfers over fietsers in Mechelen en het bestaande fietsnetwerk. Zo brachten we de sterktes, uitdagingen, bedreigingen en kansen in kaart.

Opzet analyses

We verzamelden inzichten over de bestaande situatie en die van morgen dankzij cijfers en plannen, zoals bijvoorbeeld het Beleidsplan Ruimte Mechelen (mechelen.be/beleidsplan-ruimte). We deden een grondige denkoefening over toekomstige fietsbewegingen en maakten een voorspelling over het Mechelen van 2040.

Behoeftes van nu en morgen

Om de groei tot 120.000 inwoners in 2040 mogelijk te maken zonder ingrijpende nadelige gevolgen, is het noodzakelijk dat we ons verplaatsingsgedrag en onze vervoerswijzen aanpassen.

Een bijsturing van het fietsnetwerk is daarom nodig om die groei mee op te vangen. De fietscapaciteit van het bestaande netwerk is wellicht te beperkt. Er is een robuuster netwerk nodig.

We moeten het fietsrouten netwerk doordacht uitbreiden in de woonkernen rondom Mechelen. Het bestaande fietsrouten netwerk richt zich vanuit de binnenstad naar buiten (radiaal). Gelande ontwikkelingen zullen

verspreid over het weefsel plaatsvinden, in de nabijheid van dagelijkse voorzieningen en een multimodale bereikbaarheid. Dit principe versterken we door de aanleg van een robuust fietsrouten netwerk. Dit netwerk zal een voorwaarde zijn om op een kwalitatieve manier deze groei te kunnen opvangen. Daarnaast verwachten we ook groei in de dorpen zoals Hombeek, Battel en Muizen, waardoor we het fietsrouten netwerk moeten verfijnen en verbinden op buurtniveau, zowel met het centrum, als met elkaar.

Daarnaast is het noodzakelijk om bedrijventerreinen beter bereikbaar te maken met de fiets.

Kansen in het vooruitzicht

Het strategische project rond de ontknoping van Mechelen, waarbij de verkeersknooppunten in Mechelen-Noord en Mechelen-Zuid worden heringericht, biedt heel wat kansen om de fietsbereikbaarheid te verbeteren.

Veel van deze geplande ontwikkelingen maken fietsdoorsteken mogelijk, zodat fietsroutes beter verbonden zijn en een het fietsrouten netwerk versterken op buurtniveau.

Analyse van bestaande fietsinfrastructuur

Naast de plananalyses en toekomstscenario's verzamelden we inhoudelijke (terrein)kennis via de fietsbarometer van de Provincie Antwerpen, een online bevraging en een herkomst-bestemmingsanalyse.

De Fietsbarometer

Met behulp van een meetfiets registreert de Fietsersbond, in opdracht van de Provincie Antwerpen, de fietsgeschiktheid van fietspaden. De resultaten van deze metingen zijn te vinden in de online Fietsbarometer en werden meegenomen in de studie.

Problemen gekend, oplossingen gepland

Via de bevraging werden probleempunten aangegeven over de fietsinfrastructuur waarvan Stad Mechelen op de hoogte is. Vaak zijn er al oplossingen ingepland. Maar omdat infrastructuurwerken veel tijd en middelen vragen, worden ze steeds stap per stap aangepakt.

Online bevraging

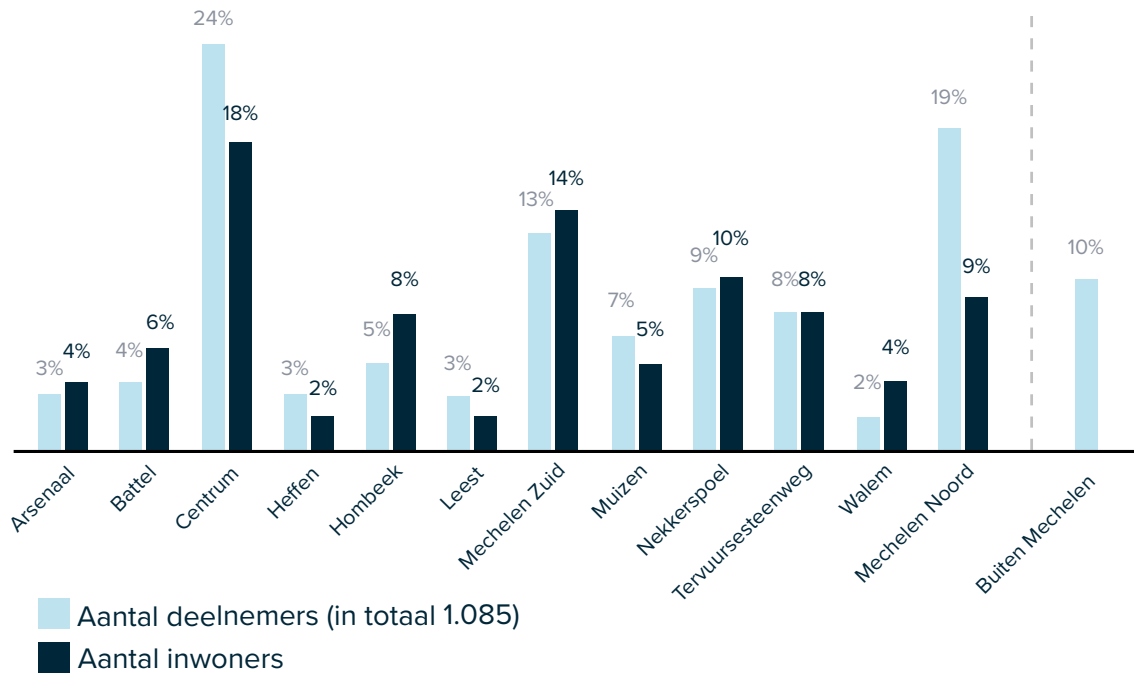
Opzet bevraging

De online bevraging werd opgebouwd rond drie onderzoeksvragen:

1. Waar fietst de Mechelaar (in en rond wijken)?
2. Welke fietsroutes gebruiken Mechelaars al dan niet?
3. Waar zitten de positieve punten en probleempunten op deze fietsroutes?

Mechelen werd opgedeeld in acht zones op basis van natuurlijke barrières, groen-blauwe dragers en grotere verkeersassen. De acht zones zijn: wijk Zuid, Leest-Heffen-Hombeek, Battel, industriezone Noord en Bruine-kruis, wijk Noord & Kauwendael, Nekkerspoel, wijk Arsenaal-Muizen en wijk Tervuursesteenweg. Het centrum is al een fietszone en werd dus niet meegenomen in het bevroegde gebied. Uiteraard werd dit wel meegenomen als herkomst en/of bestemming.

Deelnemers duiden hun meest frequente routes aan op de kaart en markeerden verbeterpunten en positieve punten. Omdat deelnemers wellicht per fiets meer dan één zone doorkruisen, lieten we hen de keuze om te antwoorden per specifieke zone. We vroegen ook naar hun motivatie om bepaalde routes te doorkruisen, en lieten ruimte voor aanvullingen.



Het aantal bereikte deelnemers per wijk is berekend op basis van inwonersaantallen van 2022.

Figuur: Overzicht van de verdeling van de deelnemers per wijk, lichtblauwe balkjes tonen het percentage van deelnemers uit de wijk, donkerblauwe balkjes tonen het percentage inwoners t.o.v. het totale inwonersaantal van alle Mechelse wijken

Vorbereiden en verspreiden van de bevraging

De bevraging werd opgesteld samen met de klankbordgroep, die meteen ook het testpubliek was. Ze verspreidden de bevraging nadien binnen hun netwerk, waardoor er bijvoorbeeld een 70-tal studenten uit het secundair onderwijs deelnamen. En Stad Mechelen lanceerde een campagne via haar eigen (sociaal) netwerk om de bevraging te verspreiden.

Dankzij extra initiatieven om een diverse groep respondenten te bekomen, bereikten we een representatieve groep respondenten. Op de figuur hierboven ziet u de verdeling van het aantal respondenten per wijk vergeleken met het aantal inwoners (ref. 2022).

Bevindingen

1098 respondenten markeerden in totaal 574 fietsroutes, 81 positieve punten en 670 probleempunten. Van die respondenten lieten er 313 een extra opmerking achter.

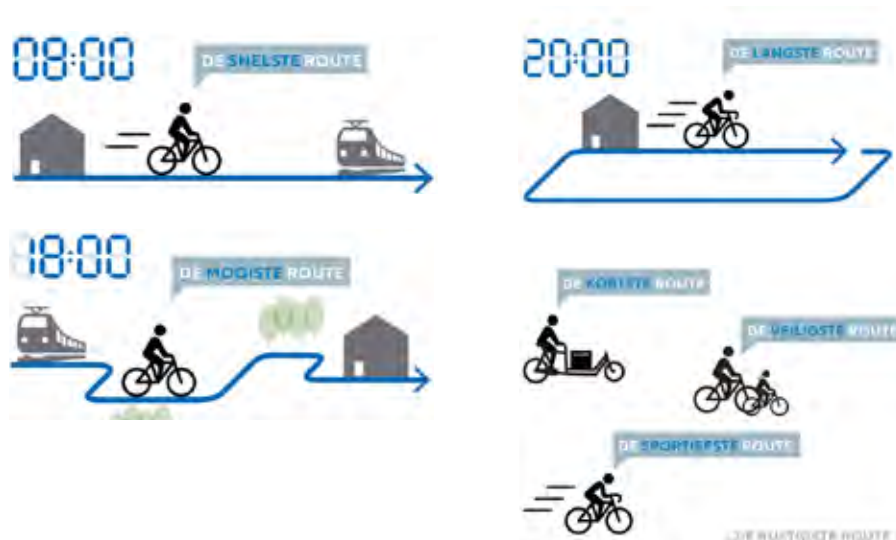
De online bevraging toont ons, in lijn met de verwachtingen, dat bewoners voornamelijk kiezen voor de kortste route, wat overeenstemt met de grote radiale assen op de kaart (zoals steen- en invalswegen). Op de kruisingen met die grote assen, vinden we de meeste conflicten tussen auto- en fietsverkeer en knelpunten met fietsinfrastructuur terug. De meest aangename routes lopen daarentegen eerder langs autoluwe en meestal natuurlijke verbindingen parallel aan de grote assen. Aan de hand van deze resultaten identificeren we voor elke wijk rondom Mechelen één of meerdere wijkroutes, helemaal op maat van de Mechelaar.

Uit de bevraging blijkt dat de Mechelse fietsers kiezen voor verschillende soorten routes, afhankelijk van de situatie. Een pendelaar zal 's ochtends eerder kiezen voor de kortste (snelste) route, terwijl diezelfde pendelaar 's avonds misschien eerder een langere, maar aangenaamere, route naar huis neemt.



DE VISIE VAN HET FIETSROUTENETWERK

Herkomst-bestemmingsanalyse



Figuur: Studie Brugge Stadfietsroute FR30 Brugge, Copenhagenize Design Co.

Aanvullend op de online bevraging gebeurde ook een herkomst-bestemmingsanalyse met de online tool van Anyways. Met die tool kunnen de voornaamste stromen van/naar een centraal punt weergegeven worden aan de hand van beschikbare data (zoals bijvoorbeeld Federale Diagnostiek Woon-Werkverkeer) en eigen onderzoek van Anyways. Voor de verschillende deelgebieden werden analyses uitgevoerd. De output van deze tool werd meegenomen in de analyse.

Een uitstekende fietsinfrastructuur is flexibel en geschikt voor verschillende types fietsers. Van dagelijkse pendelaars tot grote groepen schoolkinderen. Potentiële gebruikers hebben verschillende noden, snelheden en gedragingen. Een intuïtieve infrastructuur zorgt ervoor dat iedere groep ruimte krijgt en begeleidt fietsers, terwijl andere weggebruikers een zekere mate van comfort behouden.

We pleiten voor en werken aan een veilige, comfortabele en vergevingsgezinde inrichting van alle fietsinfrastructuur. Dat wil zeggen: zonder paaltjes, gevaarlijke bermen of hoge stoepanden.

Hiërarchisch fietsnetwerk

Om aan het gebruik van de verschillende soorten fietsers tegemoet te komen, is er in onze stad nood aan een hiërarchisch fietsnetwerk.

1. Fietsnelwegen zoals de F1 Antwerpen – Brussel. Dit zijn kwaliteitsvolle fietsroutes, rechttoe-rechtaan, voor fietsverplaatsingen tussen steden.

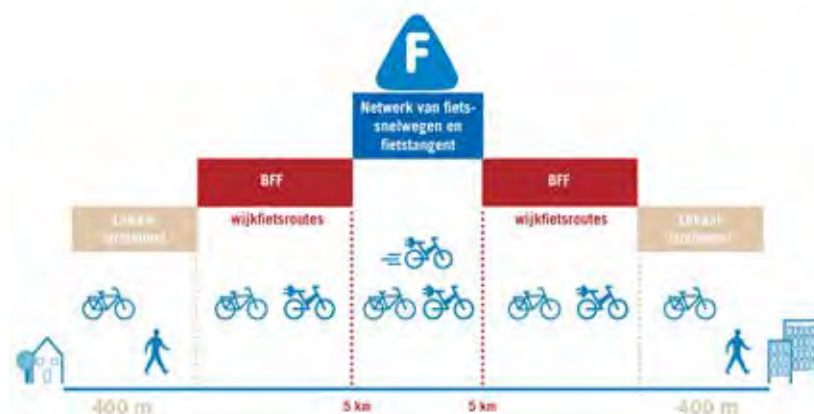
2. Radiale invalswegen en waterwegen zoals langs de steenwegen, vaart, spoor- en snelwegen. Die vallen doorgaans samen met het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenewerk (BFF).

3. Tangentiële verbindingen rond het centrum van Mechelen. De binnenste drager omvat de vesten en de stationsdriehoek. Hier zullen de wijkroutes eindigen of beginnen. De buitenste drager (de groene fietsring) zal de toekomstige ontwikkelingen in de rand van de stad met elkaar verbinden. Die biedt ook kansen tot het aaneenknopen van verschillende wijkroutes. Op die manier wordt het functioneel en prettig fietsen.

4. Wijkroutes die de verschillende wijken op lokaal niveau verbinden. Zowel met elkaar als met het centrum.

Bij de opmaak van het fietsroutenetwerk kijken we eerst en vooral naar de kortste afstand tussen verschillende bestemmingen. Maar het is net zo belangrijk dat de routes comfortabel en veilig zijn.

Zowel langs fietsnelwegen en regionale invalswegen als langs rustige wijkwegen moet fietsinfrastructuur een veilige en comfortabele rit garanderen. Mechelaars zullen hun rit starten en eindigen langs een verkeersluwe wijkweg, om dan op een steenweg te komen die goed voorzien is van veilige en kwaliteitsvolle fietspaden. Voor zij die pendelen over een langere afstand, zal een van de regionale fietsnelwegen een veiligere en vlottere verbinding vormen.



Figuur: Hiërarchisch fietsnetwerk

Extra fietssnelweg en uitbouw westelijke fietstangent

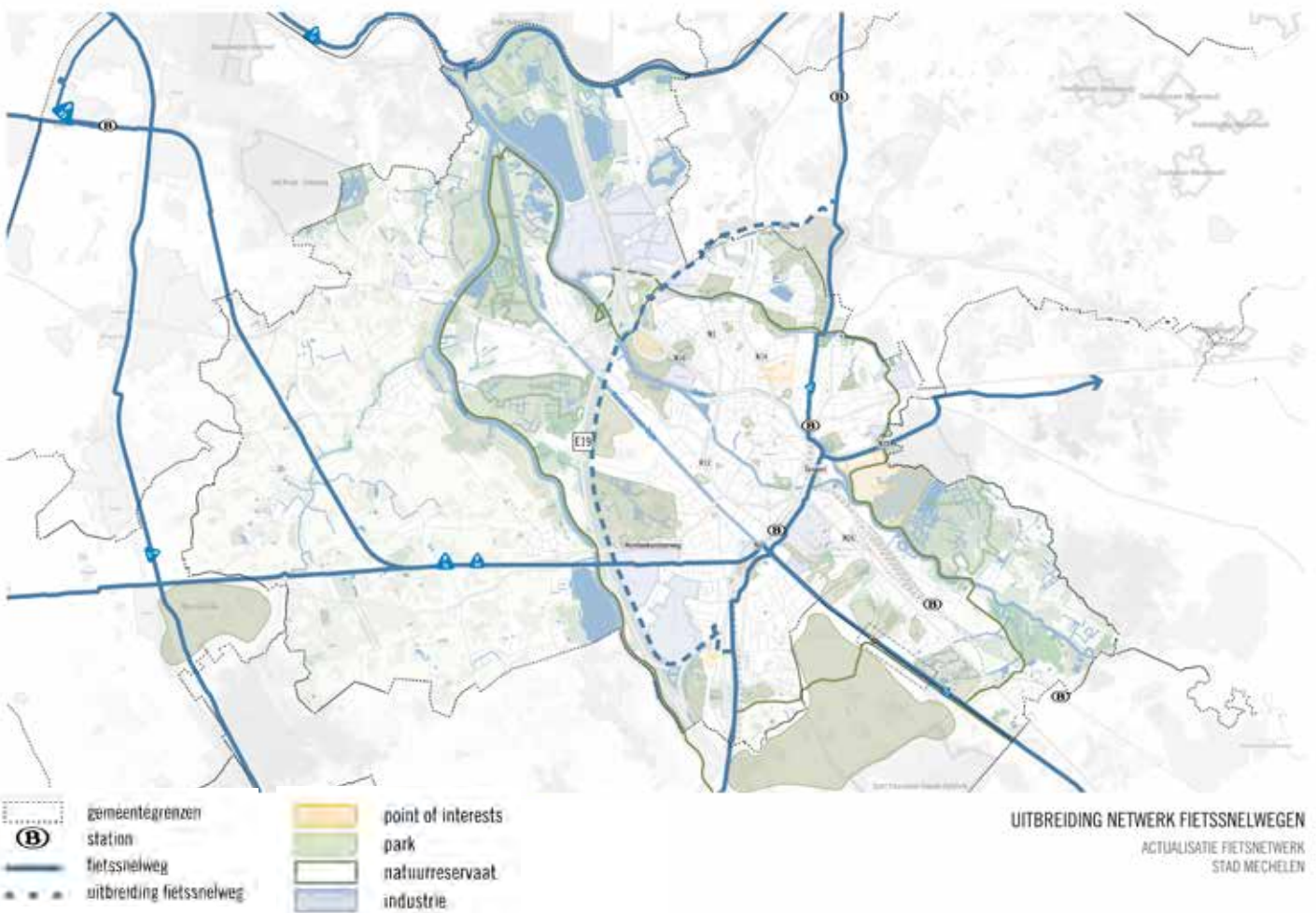
Fietssnelwegen verder aanvullen

Fietssnelwegen zijn brede fietsroutes waar weinig conflictpunten met andere verkeersstromen zijn. Dat zorgt voor een snellere route.

De fietssnelweg F1 Antwerpen - Brussel is bijna volledig gerealiseerd op het grondgebied van Mechelen. We voorzien nog een goede aansluiting met het tangent-fietspad in Nekkerspoel en trekken de fietssnelweg door tussen de fietsbrug ter hoogte van de Brusselsesteenweg en de Abeelstraat. Voor de realisatie van de F18 Sint-Niklaas en F44 Gent moeten er nog wat stappen gezet worden.

Aanvullend op dit netwerk van fietssnelwegen wordt een extra fietssnelweg voorzien richting Heist-op-Den-Berg, langs de N15, en wordt een westelijke fietstangent voorgesteld langs de Uilenmolenweg.

Figuur: Netwerk van bestaande en toekomstige fietssnelwegen



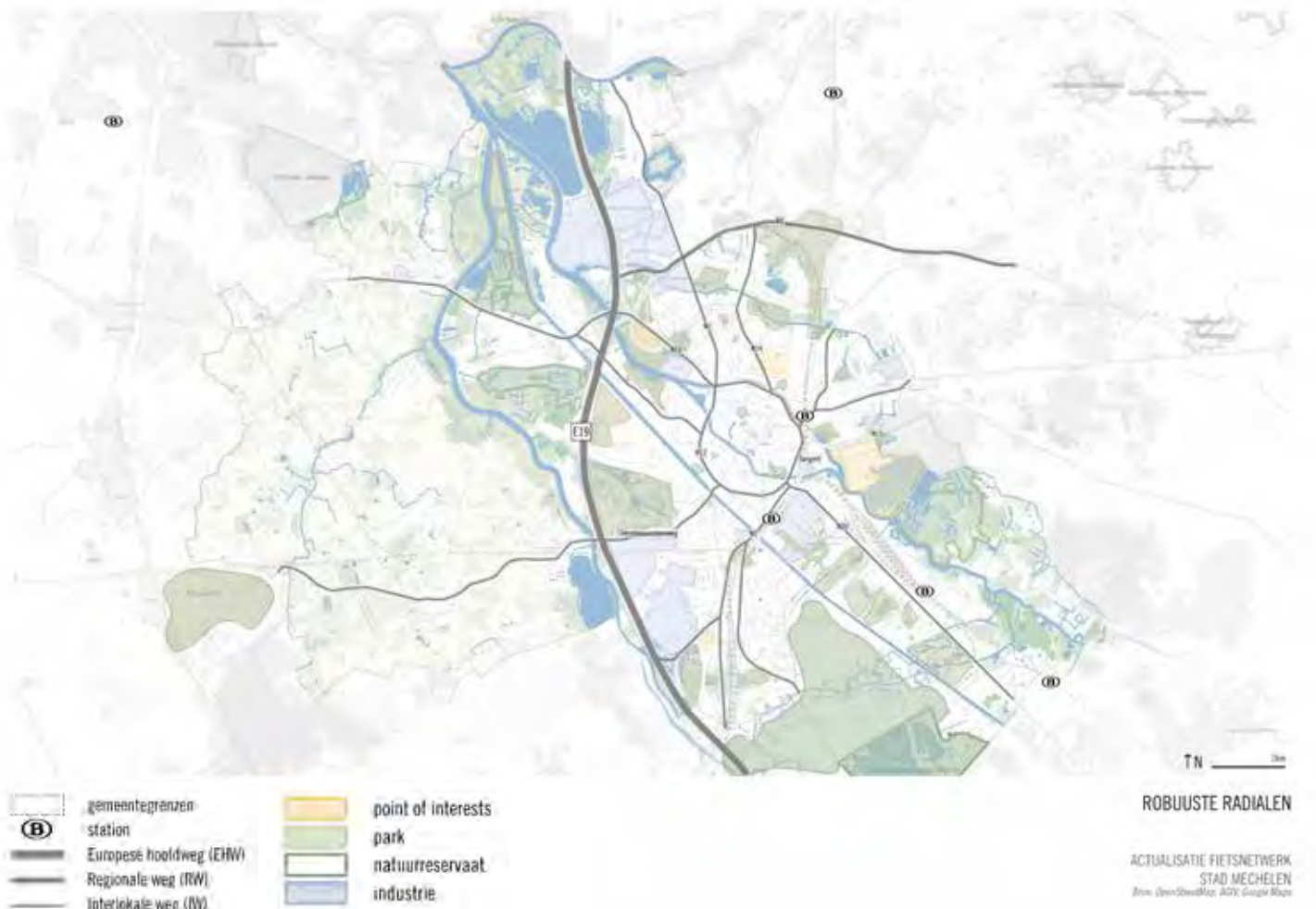
Robuustere radialen



Fietspaden op invalswegen verbeteren

Invalswegen blijven belangrijk voor fietsers door hun directheid en ze verdienen goede fietspaden. De kruisingen van deze steenwegen met de vesten worden dan ook de belangrijkste fietsknooppunten. We zullen stap voor stap veilige fietspaden aanleggen steeds met de nodige extra aandacht voor kruispunten.

Figuur: Netwerk van invalswegen (robuuste radialen)



Tangentiële verbindingen en groene fietsring

Groene fietsring en vesten

Heel wat bestemmingen en trekpleisters in en rond Mechelen zijn parken, tuinen en natuurgebieden ([mechelen.be/parken-en-tuinenplan](https://www.mechelen.be/parken-en-tuinenplan)). De groene fietsring verbindt deze trekpleisters en vormt zo een combinatie van recreatieve en functionele fietsroutes. Het zijn prettige en aangename routes, doorgaans langs de groen-blaauwe netwerken die de stad omringen

Uit de studie bleek dat er vraag is naar een tangentiële verbinding langs de Uilenmolenweg/E19 tot aan de R6. Deze snelle verbinding legt de weg open naar verschillende activiteiten in de rand (de Technopolis-site, bedrijvenszones, het Vrijbroekpark, het AZ Sint-Maarten ziekenhuis ...). Ook de recreatiedomeinen De Nekker, Planckendael en het winkelpark Malinas sluiten aan op de groene fietsring.

Barrières wegwerken

De vele lijnvormige infrastructuren zorgen ervoor dat directe verbindingen niet altijd mogelijk zijn. Troeven van Mechelen zoals de Zenne, Dijle, Vrouwvliet en Leuvense Vaart, maar ook spoorwegen en weginfrastructuur zoals de E19 vormen barrières. Hierdoor moet het fietsverkeer omrijden en wordt het lokaal samengedrukt. Extra fietsbruggen kunnen een oplossing bieden. Denk bijvoorbeeld aan de toekomstige fietsbrug De Borcht over de Afleidingsdijle die het zuidelijke deel van het stadscentrum via het fietspad van de Tangent beter verbindt met de Nekkerspoelwijk. Daarnaast zijn er kansen om de uitbouw van bruggen te koppelen aan de strategie rond het tegengaan van versnippering van open ruimte en natuur, die ook als extra ecologische verbindingen ingezet kunnen worden.





Figuur: Groene fietsring en ontsnipperingskansen



Wijken verbinden met autoluwe wijkroutes

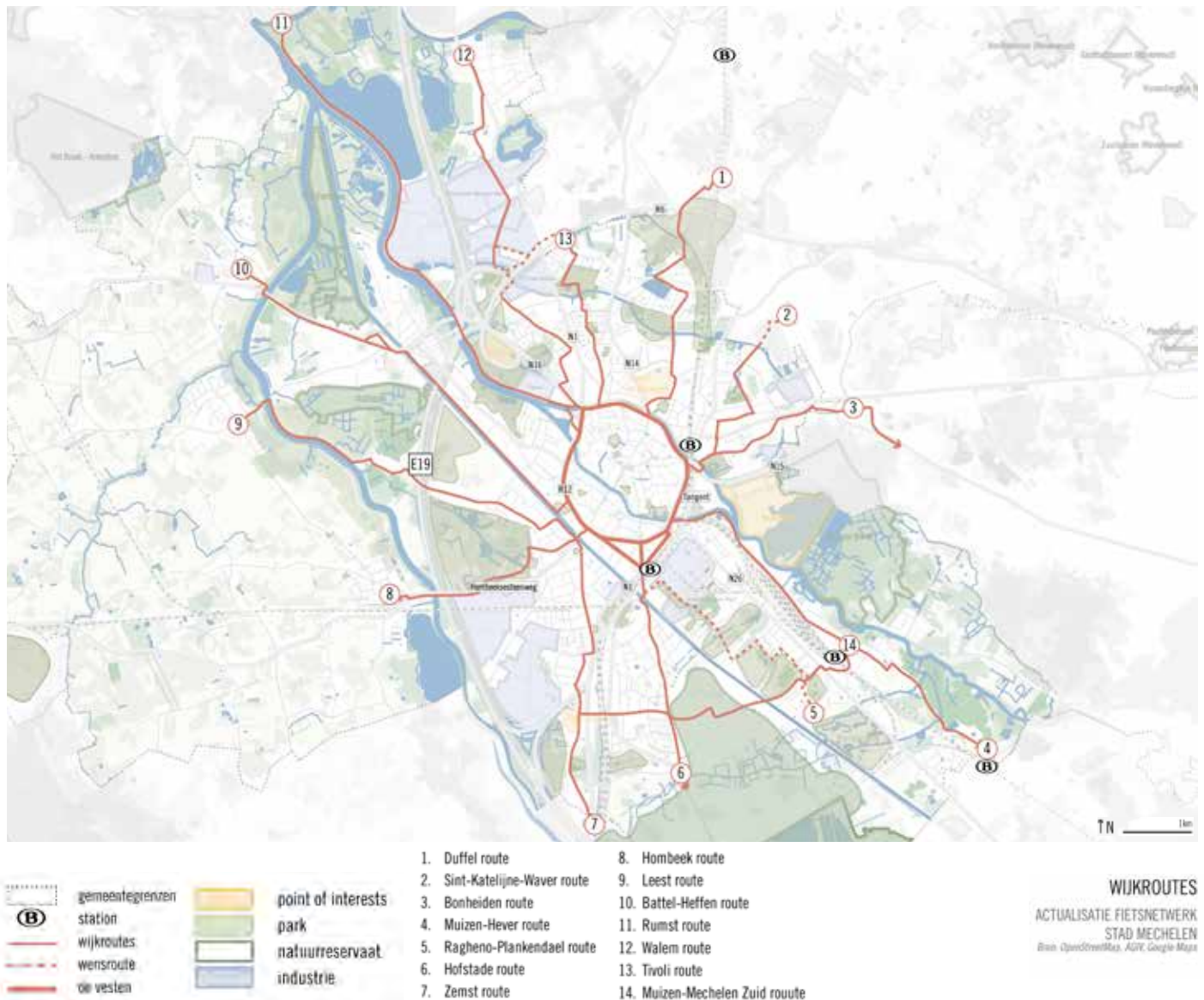
Autoluwe wijkroutes

Tussen de wijken, de dorpen en het centrum zijn er vaak logische routes, maar dit zijn niet per definitie de veiligste routes. Ze worden niet altijd duidelijk aangeduid en zijn vaak onvoldoende comfortabel ingericht. De meeste straten in de woonwijken zijn te smal om zowel een verkeersfunctie op te nemen als comfortabel te zijn voor fietsers. Daarom kiezen we om veilige autoluwe fietsverbindingen in te richten zonder de autobereikbaarheid van de wijk in het gedrang te brengen. In de

straten met autoluwe fietsroutes wordt doorgaand verkeer geweerd. Binnen elke wijk komt minstens één autoluwe fietsas naar het centrum.

De wijkroutes vormen een aanvulling met 14 lokale verbindingen op wijkniveau. Op die manier verzekeren we de bereikbaarheid van bestemmingen in de rand.

Figuur: Netwerk van autoluwe wijkroutes



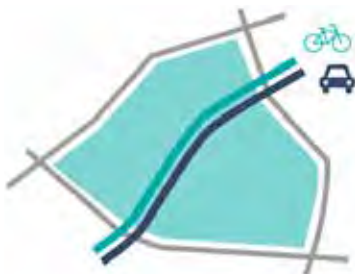
Vertrekpunten wijkroutes

Wijkroutes ...

- dienen om het fietsroutenetwerk fijnmaziger te maken op het niveau van kernen en woongebieden.
- zijn herkenbare routes die aansluiten op de belangrijkste bestemmingen, trekpleisters en voorzieningen.
- zijn verzamelroutes naar hogere fietsverbindingen zoals het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) en de fietssnelwegen.
- zijn autoluw en vormen een alternatief voor de doorgaans drukke steenwegen.
- verbinden de kernen rondom Mechelen zodat fietsers niet moeten omrijden.



BESTAANDE ROUTES



- Een directe en snelle route door de wijk
- Aantrekkelijk voor auto's én fietsers
- Geen ruimte voor een fietspad
- Fietsers gemengd met druk doorgaand verkeer
- Onveilig, onprettig, inefficiënt

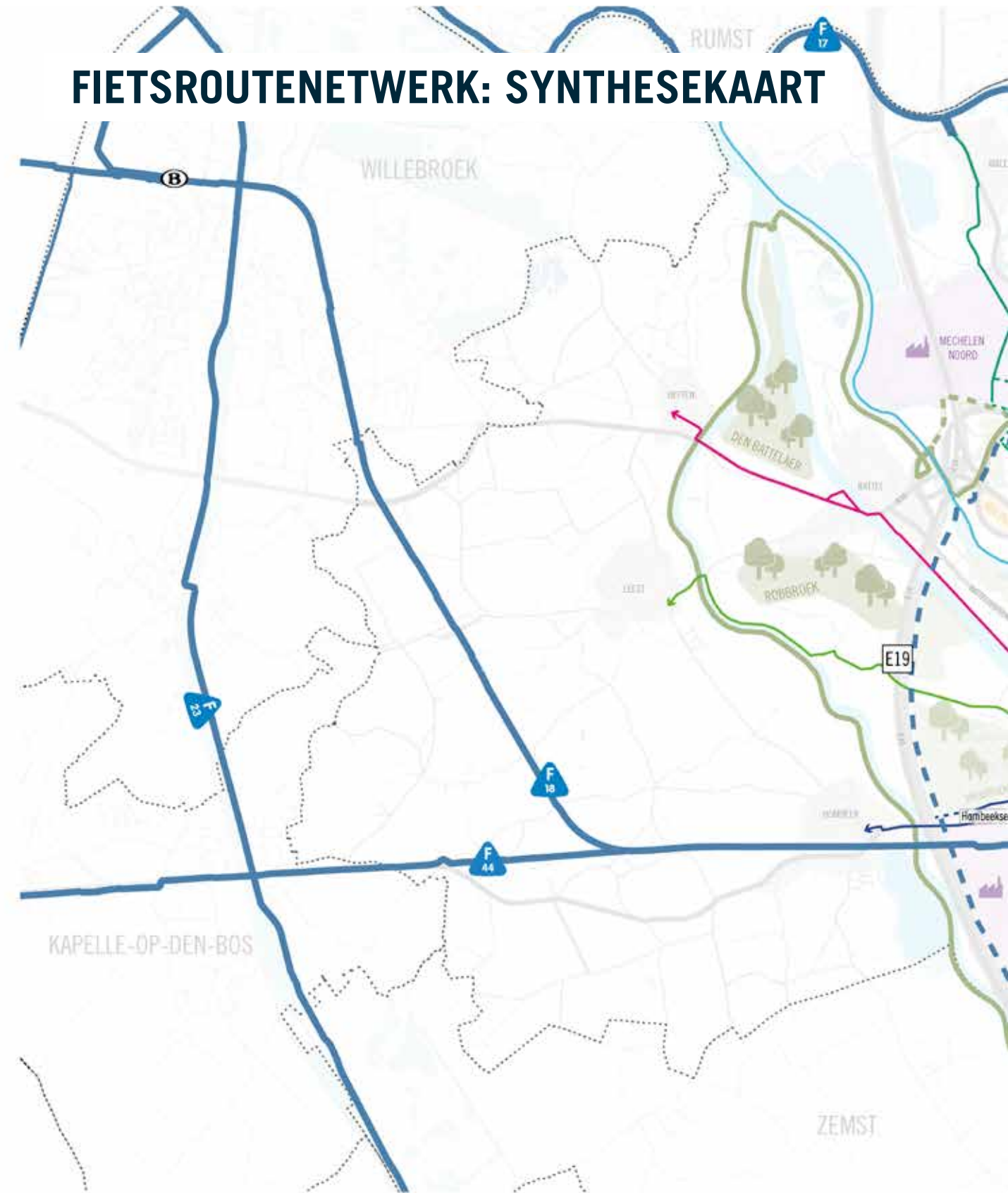
AUTOLUWE WIJKROUTES



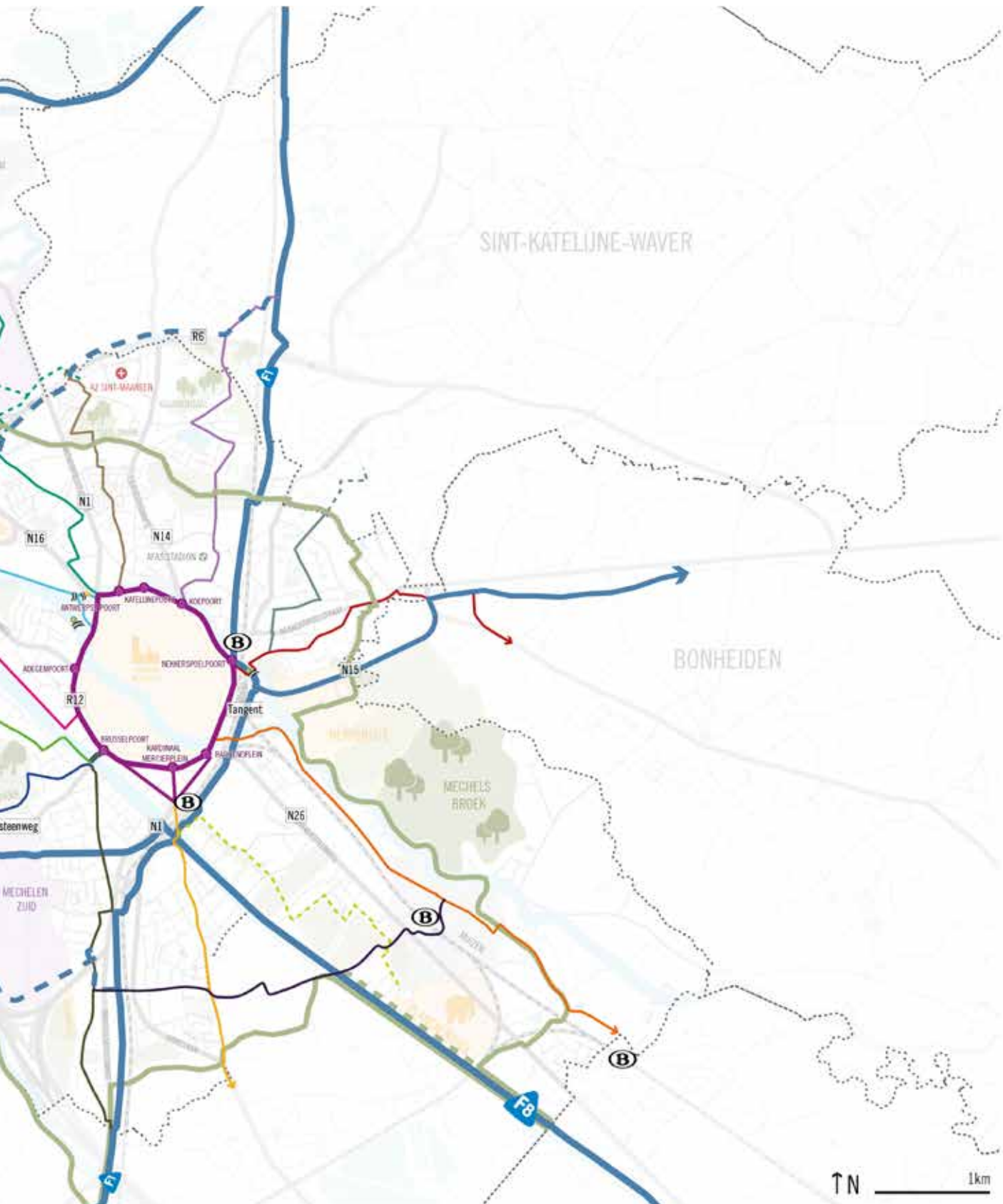
- Een filter leidt auto's uit de wijk weg naar de verbindingsweg
- De wijkroute is een verkeersluwe fietsroute
- Fietsers gemengd met beperkt lokaal verkeer
- Veilig, prettig, efficiënt

Figuur: Fietsberaad, Rapport Fix the mix, Concept autoluwe wijkroutes

FIETSROUTENETWERK: SYNTHESEKAART



- | | | | | | |
|---|------------------------|---|-------------|---|--------------------------------|
|  | gemeentegrenzen |  | befietsbaar |  | wijkroute Duffel |
|  | station |  | wensbeeld |  | wijkroute Sint-Katelijne-Waver |
|  | fietsbrug (huidig) |  | de vesten |  | wijkroute Bonheiden |
|  | fietsbrug (toekomstig) | | |  | wijkroute Muizen-Hever |
|  | brug | | |  | wijkroute Ragheno-Plankendael |
|  | fiets snelweg | | |  | wijkroute Hofstade |
|  | snelle doorrijroute | | |  | wijkroute Zemst |



- wijkroute Hombeek
- wijkroute Leest
- wijkroute Battel-Heffen
- wijkroute Rumst
- wijkroute Walem
- wijkroute Tivoli
- wijkroute Muizen-Mechelen Zuid

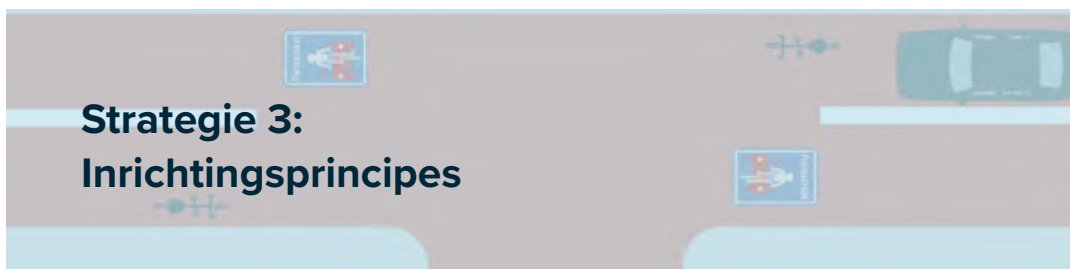
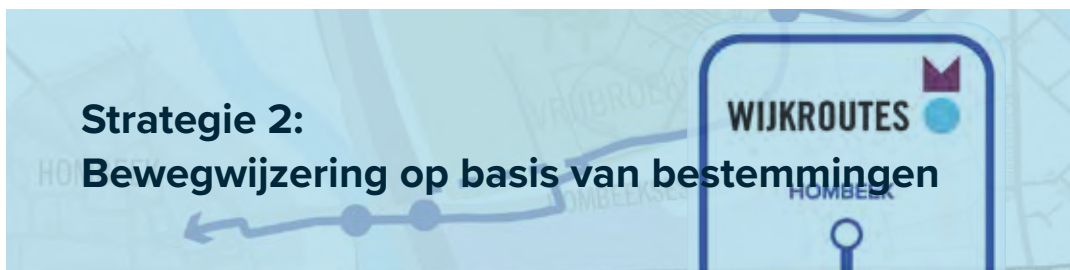
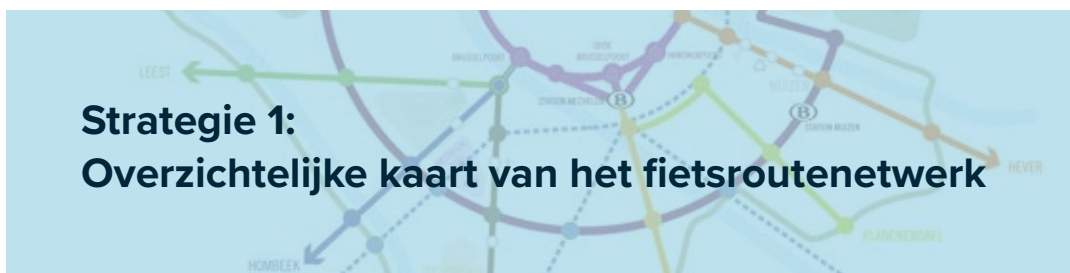
- attractiepolen
- park
- natuureservaat
- bedrijfszone

SYNTHESEKAART
 ACTUALISATIE FIETSNETWERK
 STAD MECHELEN

Bron: OpenStreetMap, AGIV, Google Maps

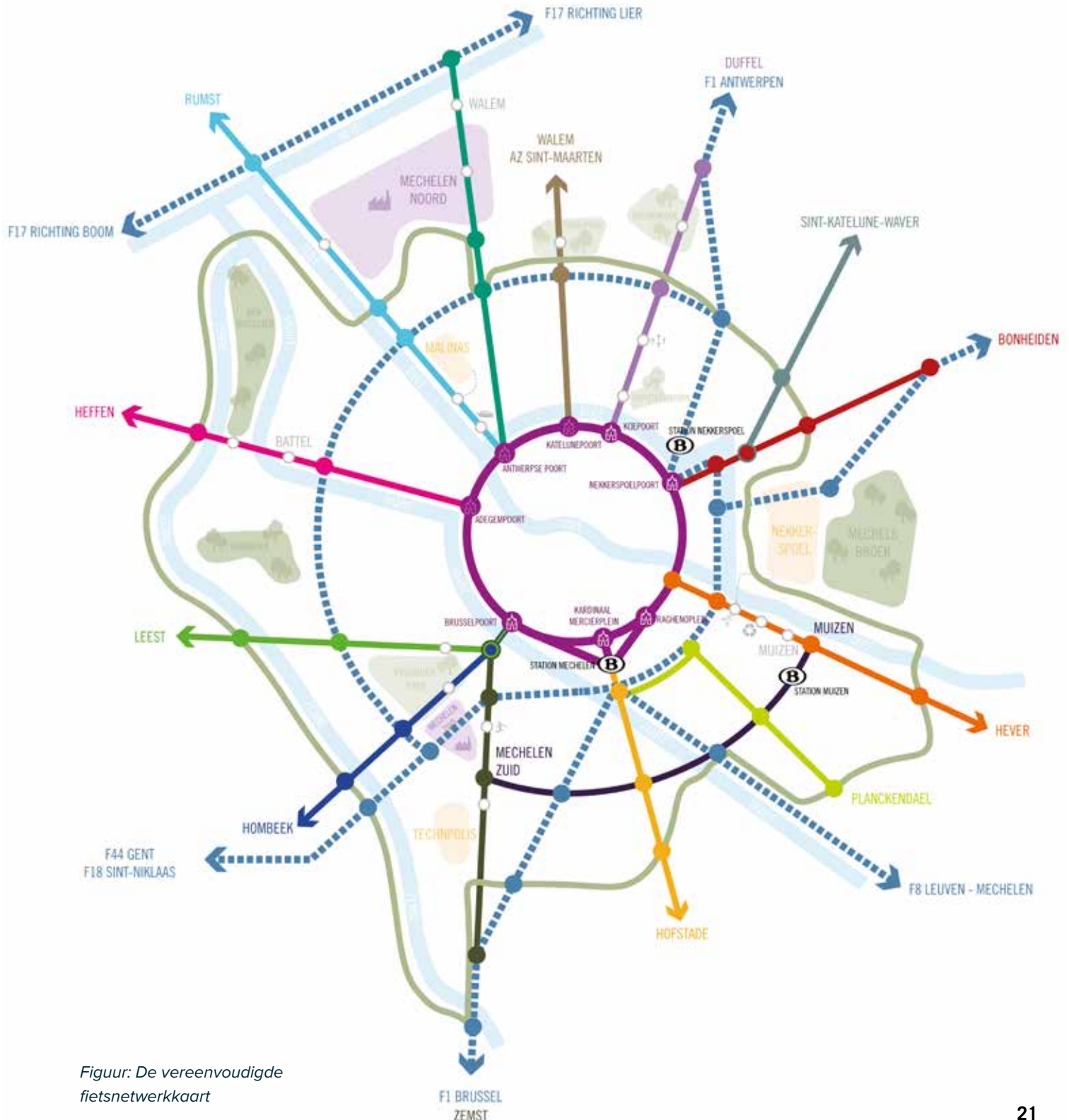
JE WEG VINDEN VIA AUTOLUWE WIJKROUTES

Een effectief en betrouwbaar fietsroutenetwerk moet bewoners door de hele stad leiden langs veilige en ‘vanzelfsprekende’ infrastructuur. Om fietsers op weg te helpen, hanteren we drie strategieën.



Strategie 1: Overzichtelijke kaart van het fietsroutenetwerk

De kaart van het fietsroutenetwerk is eenvoudig en volgt de herkenbare vorm van het netwerk. Deze kaart wordt samen met de synthesekaart (pagina 18-19) zowel online via de website, als in het straatbeeld op bebording, gecommuniceerd met de fietsers.



Figuur: De vereenvoudigde fietsnetwerkkarta

Strategie 2: Bewegwijzering op basis van bestemmingen

De aanwijzingen op straat zelf, vooral aan knooppunten dragen bij aan de visuele identiteit van het netwerk. Net zo iconisch als de Londense metrokaart en de logo's aan de metrohaltes, ondersteunen ze de identiteit van Mechelen als fietsstad.

Het bord hieronder toont een mogelijke bewegwijzering voor de wijkroute Hombeek, vertrekkend uit Hombeek. De begin- en eindpunten staan in hoofdletters. De knooppunten staan aangeduid door gekleurde bollen, die overeenkomen met de metro- en netwerkkaart. De pijl wijst de richting aan.



Figuur: Voorbeeld bewegwijzering wijkroute Hombeek

Voorbeeld wijkroute naar Hombeek



Figuur: Voorbeeld wijkroute naar Hombeek

1

Dit bord staat op kruispunten met de wijkroute. Het toont in welke richting fietsers moeten rijden om hun bestemming te bereiken. De volgende stop op het traject wordt ook steeds getoond. Onderaan het bord kan je via een QR-code meer informatie vinden over de route en het netwerk.



Figuur: Voorbeeld bewegwijzering wijkroute Hombeek, vanuit centrum

2



Figuur: Voorbeeld bewegwijzering wijkroute Hombeek, vanuit centrum

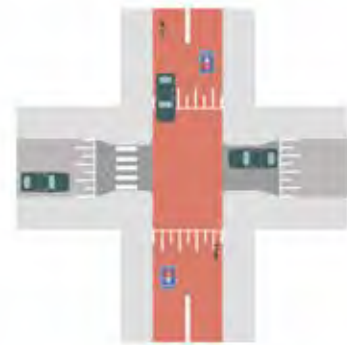
Het netwerk is gelinkt aan bestemmingen en trekpleisters. Vaak zijn dit landschappelijke elementen zoals kanalen en historische poorten die je 'gidsen' langs lijnen en knooppunten.

Strategie 3: Inrichtingsprincipes

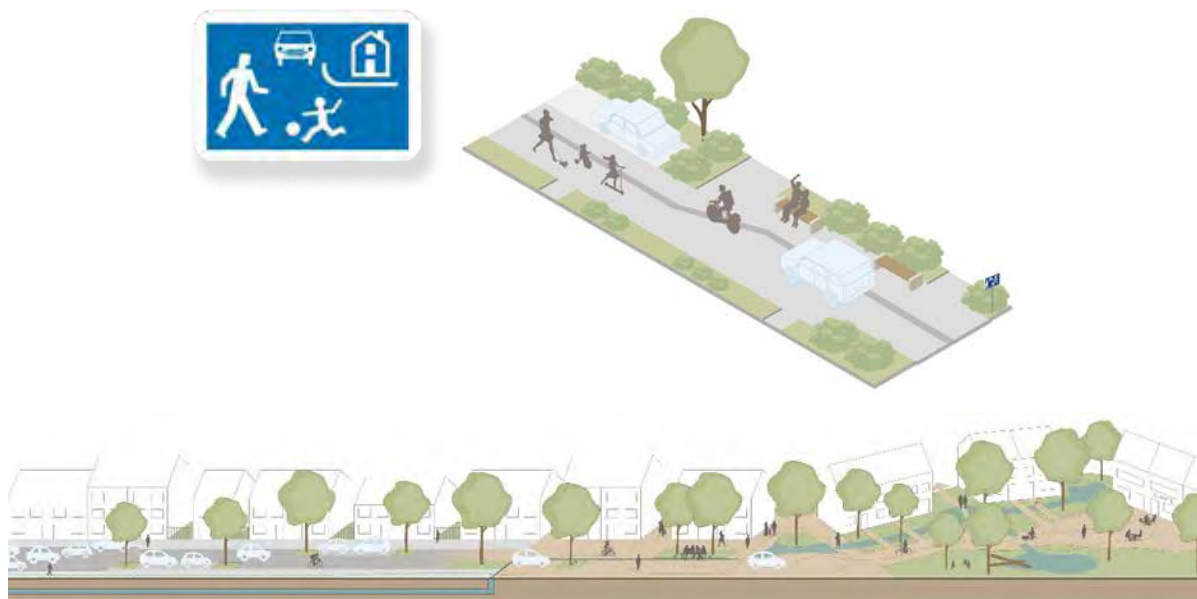
De routes worden veilig en herkenbaar ingericht. Op die manier verhogen we het comfort van de fietser en kan die gemakkelijk de weg vinden.

Principes bij het aanleggen en inrichten van de wijkroutes:

- Wijkroutes zijn makkelijk te volgen fietsroutes met een herkenbare vloer en belijning om de doorgaande fietsroute te accentueren.
- We richten wijkroutes in als veilige fietsstraten. Ze zijn een onderdeel van de ruime zone 30-gebieden.
- Op de wijkroutes hebben fietsers zoveel mogelijk voorrang.
- Wanneer wijkroutes wegen met veel verkeer kruisen, hebben de fietsers geen voorrang meer. We voorzien dan veilige oversteekplaatsen.
- Op de wijkroutes is er respect voor voetgangers: alle weggebruikers rijden er max. 30 km/u rijden en fietsers worden gescheiden waar nodig.
- Op de wijkroutes is er aandacht voor beleving en integratie in het landschap.
- We proberen groenzones te versterken, wateropvang te bevorderen en rust- en ontmoetingspunten te voorzien op wijkroutes.



Figuur: Mogelijke inrichtingen voor kruispunten, boven: zone 50 km/u met verhoogd plateau, midden: zone 30 km/u, onder: fietsstraat



Figuur: Mogelijke inrichtingen van straten, bv. een woonerf

Stad Mechelen - 2023

Copyright: alle rechten voorbehouden

Verantwoordelijke Uitgever : Veerle Costermans, directeur integraal stedelijk beleid. Huis van de Mechelaar, Reuzenstraat 1, 2800 Mechelen.

Deze brochure geeft een samenvatting van een technische studie.



Stad Mechelen

Onze stad verwelkomt fietsers op verschillende manieren.

Via mechelen.be/fietsers vindt u meer info over uitleendiensten voor (specifieke) fietsen, fietsherstellingspunten, laadpalen, fietsscholen ...

TOT FIETS!